



Service Bulletin

Surface and Marine Transport

Transportation Division

Bulletin de service

Transports terrestre et maritime

Division des transports

All prices exclude sales tax

Catalogue 50-002-XIB is published eight times/year on Internet for CND\$10.00 per issue. A Print-on-Demand service is also available at a different price. It can be ordered via Internet or by calling our National toll-free line 1-800-267-6677.

Les prix n'incluent pas la taxe de vente.

Le produit 50-002-XIB au catalogue est publié huit fois/année sur Internet au coût de 10 \$ cdn. Une version imprimée sur demande est aussi disponible à un coût différent. Elle peut être commandée via Internet ou en composant le numéro national sans frais 1-800-267-6677.

Vol. 16 No 4

Highlight:

Port Activity, 1999 (preliminary)

Canada's ports handled a record 382.0 million tonnes (Mt.) of cargo in 1999 and a record 2.2 million TEUS (twenty-foot equivalent units) of containers.

Motor Carriers of Freight: Top For-Hire Carriers Third and Fourth Quarter 1999

Third quarter 1999 operating ratios for top carriers improved by one point over the same period one year earlier to 0.93 but were unchanged in the fourth quarter (0.94). Average revenue per carrier grew by 3% in the third quarter and 4% in the fourth quarter.

Vol. 16 N° 4

Faits saillants :

Activité portuaire, 1999 (préliminaires)

Les ports canadiens ont manutentionné un volume record de 382,0 millions de tonnes (Mt) de fret en 1999 et un nombre de 9,2 millions d'UEC (unités équivalentes de conteneur), grâce à une vigoureuse croissance des expéditions intérieures.

Transporteurs routiers de marchandises : Principaux transporteurs routiers pour compte d'autrui Troisième et quatrième trimestres de 1999

À 0,93, les ratios d'exploitation pour les principaux transporteurs routiers se sont améliorés d'un point au troisième trimestre de 1999 par rapport à la même période de l'année précédente, mais sont demeurés inchangés au quatrième trimestre (0,94). Les recettes moyennes par transporteur ont augmenté de 3 % au troisième trimestre et de 4 % au quatrième.

Port Activity, 1999 (preliminary)

(by Doug O'Keefe)

Canada's ports handled a record 382.0 million tonnes (Mt.) of cargo in 1999, due to strong growth in domestic shipping. International cargo increased just 0.3% to 280.4 Mt., as cargo shipped outbound to foreign ports decreased while cargo inbound from foreign ports increased.

The total quantity of cargo shipped to foreign ports declined only slightly, down 0.1% to 178.9 Mt. However, there were significant declines in shipments of iron ore, coal and other ores and metals that were partially offset by increases in corn and logs and bolts. Iron ore shipments declined by 2.8 Mt., down to 28.0 Mt. with less demand in the U.S. due to dumping of foreign steel and less demand in Asia due the economic crisis there. Coal shipments were also affected by the Asian economic crisis as exports dropped to 32.2 Mt., down 1.2 Mt. from 1998. Shipments of other ores and metals to foreign ports were 3.3 Mt. or 1.0 Mt. less than in 1998 due to less demand in Europe and Asia. However, shipments of corn to foreign ports increased 1.5 Mt. to 2.6 Mt. as Canadian and U.S. corn was transshipped through ports on the lower St. Lawrence River to Africa and Iran. Pacific ports benefited from the boom in U.S. house construction as shipments of logs and bolts were 2.2 Mt. in 1999, an increase of 1.0 Mt. over 1998.

The ports received a record 101.6 Mt. of cargo from foreign ports in 1999, an increase of 1.2% (1.2 Mt.) from 1998. The demand for U.S. coal for thermal generation of electricity in Ontario drove a 6.4% (1.2 Mt.) increase in inbound coal, which reached 20.4 Mt. in 1999. Inbound corn also rose by 65.3% to 1.9 Mt. due to the U.S. transshipments. Crude petroleum unloaded from foreign ports increased to 28.5 Mt. in 1999 from 27.8 Mt. in 1998 due to increased demand by East Coast refineries. This apparent increase in refinery activity or a mild winter may explain a 23.4% (1.2 Mt.) decrease in fuel oil received from foreign ports, as Canadian ports offloaded 4.1 Mt. of fuel oil in 1999. Canadian ports also unloaded 5.2 Mt. of foreign iron, steel and alloys in 1999, 1.0 Mt. less than in 1998, likely due to the introduction of antidumping measures in North America. The quantity of phosphate rocks received from Togo declined 42.9% (473 Kt.) as a Canadian source of this mineral started production.

Canadian ports handled 101.6 Mt., of domestic cargo, an increase of 5.0 Mt. (5.2%) over 1998, due to significant increases in movements of logs & bolts,

Activité portuaire, 1999 (préliminaires)

(par Doug O'Keefe)

Les ports canadiens ont manutentionné un volume record de 382,0 millions de tonnes (Mt) de fret en 1999, grâce à une vigoureuse croissance des expéditions intérieures. Le fret international a augmenté de seulement 0,3 % et atteint 280,4 Mt : alors que les expéditions vers les ports étrangers ont diminué, celles provenant de ports étrangers ont augmenté.

La quantité totale de fret expédié vers les ports étrangers n'a subi qu'un léger recul, soit 0,1 %, qui l'a ramenée à 178,9 Mt. Cependant, il y a eu des baisses sensibles des expéditions de minerai de fer, de charbon et d'autres minerais et métaux, qui ont été épongées en partie par des hausses du tonnage de maïs et des billes et billots. Les expéditions de minerai de fer ont reculé de 2,8 Mt, par rapport à 28,0 Mt, suite à une baisse de la demande aux États-Unis, qui est imputable au dumping d'acier étranger et à une diminution de la demande en Asie à cause de la crise économique. Les expéditions de charbon ont aussi été touchées par la crise économique asiatique, les exportations étant tombées à 32,2 Mt, soit 1,2 Mt de moins qu'en 1998. Les expéditions des autres minerais et métaux vers les ports étrangers ont été de 3,3 Mt, ou 1,0 Mt de moins qu'en 1998, à cause d'une diminution de la demande en Europe et en Asie. Cependant, les expéditions de maïs vers les ports étrangers ont crû de 1,5 Mt et atteint 2,6 Mt, grâce au transbordement de maïs canadien et américain dans les ports du Bas-Saint-Laurent, pour expédition en Afrique et en Iran. Les ports du Pacifique ont profité de l'explosion de la construction domiciliaire aux États-Unis : les expéditions de billes et de billots se sont élevées à 2,2 Mt en 1999, c'est-à-dire 1,0 Mt de plus qu'en 1998.

Les ports ont reçu un volume record de 101,6 Mt de fret des ports étrangers en 1999, c'est-à-dire 1,2 % (1,2 Mt) de plus qu'en 1998. La demande de charbon américain destiné à la production thermique d'électricité en Ontario a été le principal facteur d'une augmentation de 6,4 % (1,2 Mt) du tonnage de charbon reçu, qui a été de 20,4 Mt en 1999. Le tonnage de maïs à l'arrivée a aussi augmenté de 65,3 %, atteignant 1,9 Mt, grâce aux transbordements de fret en provenance des États-Unis. Les déchargements de pétrole brut provenant de ports étrangers ont atteint 28,5 Mt en 1999, contre 27,8 Mt en 1998, du fait de l'accroissement de la demande des raffineries de la côte est. Cette hausse apparente de l'activité des raffineries ou un hiver clémente peut expliquer une diminution de 23,4 % (1,2 Mt) du tonnage de mazout reçu de ports étrangers, les ports canadiens ayant déchargé 4,1 Mt de mazout en 1999. Les ports canadiens ont aussi déchargé 5,2 Mt de fer, d'acier et d'alliages de provenance étrangère en 1999, soit 1,0 Mt de moins qu'en 1998, probablement à cause de l'application de mesures antidumping en Amérique du Nord. Le tonnage de roches de phosphate arrivées du Togo a baissé de 42,9 % (473 kt), car une source canadienne de ce minéral est entrée en production.

Les ports canadiens ont manutentionné 101,6 Mt de fret intérieur, soit une augmentation de 5,0 Mt (5,2 %) par rapport à 1998, à la faveur d'accroissements consid-

pulpwood and crude petroleum. Not that domestic cargo is twice by the port system as it is loaded at one Canadian port and unloaded at another. The logs & bolts handled by the ports increased by 2.0 Mt. (34.7%), up to 7.7 Mt. in 1999 with most of this cargo flowing from Vancouver Island ports to Fraser River and Vancouver where they are loaded for export. Pacific ports were also the beneficiaries of a 13.9% increase in domestic pulpwood movements in 1999 as the ports handled 14.1 Mt. Domestic crude petroleum shipments jumped 41.9% due to increased production on Newfoundland's Grand Banks, with the total quantity handled at 3.1 Mt. The quantity of fuel oil handled in domestic trade declined 9.7% to 8.8 Mt., likely due to the relatively mild winter.

Canadian ports also handled a record number of containers in international trade with 2.2 million twenty-foot equivalent units (TEUs), the first time this total has exceeded the 2.0 million TEU mark. Montreal led the ports with 927,153 TEUs, a 7.0% increase over 1998. Containers with cargo accounted for 95.4% of these containers with a total cargo weight of 9.1 Mt. The number of international containers handled at Vancouver jumped 22.5% over 1998 to 853,269 TEUs, despite a four-week strike by independent truckers that disrupted container movements. Almost 92% of Vancouver's containers were laden with cargo having a total weight of 9.0 Mt. Halifax handled 340,489 containers in international trade, an increase of 9.9% over 1998. Almost 83% of these containers carried cargo with a total weight of 4.2 Mt.

Vancouver port handled 69.8 Mt. of cargo a decrease of just 1.2% from 1998, despite the 4-week truckers strike and a 9-day lockout of longshoremen. International traffic shipments in both directions were down as was domestic traffic. The port bore the brunt of the decline in coal shipments as Vancouver handles more than 80% of Canada's marine exports of coal. Vancouver's coal shipments were 26.7 Mt. in 1999, down 1.1 Mt. from 1998. Canada's busiest port also felt the full impact of the 42.9% decline in phosphate rock imports. However, these declines were partially offset by increased shipments to foreign ports of lumber, woodpulp and logs and bolts and an increase in containerized cargo.

Sept Îles/Pointe-Noire handled 21.1 Mt. of cargo in 1999, a decrease of 3.5 Mt. (14.3%) from 1998. The decline was due mainly to declining exports of iron ore.

The total cargo handled at the Port of Montreal also declined, down 3.1% to 20.4 Mt., due mainly to

étables des mouvements de billes et de billots, de bois à pâte et de pétrole brut. Noter que le fret intérieur est compté deux fois dans le système portuaire, soit une fois au chargement dans un port canadien et une autre fois au déchargement dans un autre. Le tonnage de billes et de billots manutentionnés par les ports a augmenté de 2,0 Mt (34,7 %) et atteint 7,7 Mt en 1999, l'essentiel de ce fret venant des ports de l'île de Vancouver et rejoignant Fraser River et Vancouver, où il est chargé pour l'exportation. Les ports du Pacifique ont aussi profité d'un accroissement de 13,9 % des mouvements intérieurs de bois à pâte en 1999 : ils en ont manutentionné 14,1 Mt. Les expéditions de pétrole brut intérieur ont bondi de 41,9 %, sous la poussée de la production des Grands Bancs de Terre-Neuve, le tonnage total se situant à 3,1 Mt. La quantité de mazout manutentionné dans le commerce intérieur a reculé de 9,7 % pour s'établir à 8,8 Mt, probablement à cause de l'hiver relativement doux.

Les ports canadiens ont aussi manutentionné un nombre record de conteneurs en commerce international, soit 2,2 millions d'unités équivalentes de conteneur (UEC); c'est la première fois que ce total dépasse la marque des 2,0 millions d'UEC. Montréal est venue en tête des ports avec 927 153 UEC, c'est-à-dire 7,0 % de plus qu'en 1998. Les conteneurs avec fret ont constitué 95,4 % de ces conteneurs, pour un tonnage total de 9,1 Mt de fret. Le nombre de conteneurs internationaux manutentionnés à Vancouver a fait un bond de 22,5 % par rapport à 1998, ce qui l'a porté à 853 269 UEC, malgré quatre semaines de grève des camionneurs indépendants qui ont perturbé les mouvements de conteneurs. Près de 92 % des conteneurs de Vancouver contenaient du fret, pour un tonnage total de 9,0 Mt. Halifax a manutentionné 340 489 UEC en commerce international, soit 9,9 % de plus qu'en 1998. Près de 83 % de ces conteneurs avaient du fret, pour un tonnage total de 4,2 Mt.

Le port de Vancouver a manutentionné 69,8 Mt de fret, soit une diminution de seulement 1,2 % par rapport à 1998, malgré les 4 semaines de grève des camionneurs et les 9 jours de lock-out des débardeurs. Les expéditions internationales dans les deux sens ont diminué, tout comme le trafic intérieur. Le port a été la grande victime de la baisse des expéditions de charbon, car Vancouver manutentionne plus de 80 % des exportations maritimes de charbon. Les expéditions de charbon passées par Vancouver ont été de 26,7 Mt en 1999, soit 1,1 Mt de moins qu'en 1998. Le port le plus achalandé du Canada a aussi encaissé tout l'impact du recul de 42,9 % des importations de roches de phosphate. Cependant, ces baisses ont été effacées en partie par l'accroissement des expéditions de bois de construction, de pâte de bois et de billes et de billots vers les ports étrangers et un accroissement du fret conteneurisé.

Sept Îles/Pointe-Noire a manutentionné 21,1 Mt de fret en 1999, soit une baisse de 3,5 Mt (14,3 %) par rapport à 1998. Ce repli était essentiellement le fait d'une diminution des exportations de minerai de fer.

Le fret total manutentionné au port de Montréal a aussi baissé de 3,1 %, tombant à 20,4 Mt, à cause de la

less domestic shipping. Almost 92% of the overall decline was attributable to decreased shipments of fuel oil. The port was also affected by temporary closures of a steel production facility at Contrecoeur and a paraxylene plant in east Montreal.

Port Cartier's total cargo increased 3.5% (679 kilotonnes) due mainly to increases in transshipments of fodder and feed wheat from US Great Lakes ports to ports overseas.

The port of Saint John, N.B., experienced a 6.9% (1.3 Mt.) increase in total cargo due to increased unloadings of crude petroleum imports and loadings of petroleum products and potash.

Significant increases in total cargo were also experienced at Fraser River, Come-by-Chance and Baie-Comeau while significant declines affected Port Hawkesbury and Thunder Bay. Fraser River handled 9.2 Mt. of cargo, a 19.4% (1.5 Mt.) over 1998, due to the increased domestic movements of pulpwood mentioned above. Increased crude petroleum imports and petroleum product exports drove a 21.1% (1.5 Mt.) increase in cargo handled at Come-by-Chance. Baie-Comeau handled 6.7 Mt. of cargo, up 20.1% over 1998 due to the transshipment of US corn. The declines at Port Hawkesbury were attributable to lower crude petroleum transshipments while Thunder Bay was affected by lower shipments of canola, flaxseed and potash.

diminution des expéditions intérieures. Près de 92 % du recul global était imputable à la baisse des expéditions de mazout. Le port a aussi subi les contrecoups des fermetures temporaires d'une aciérie à Contrecoeur et d'une usine de paraxylène dans l'Est de Montréal.

Le tonnage total de fret de Port Cartier a augmenté de 3,5 % (679 kilotonnes), conséquence surtout d'augmentations des transbordements de fourrage et d'aliments pour animaux en provenance des ports américains des Grands Lacs et à destination de porcs d'outre-mer.

Le port de Saint John (N.-B.) a connu une hausse de 6,9 % (1,3 Mt) du tonnage total, à cause de l'accroissement des déchargements de pétrole brut importé et des chargements de produits pétroliers et de potasse.

On a aussi observé des hausses considérables du tonnage total à Fraser River, à Come-by-Chance et à Baie-Comeau, et des baisses marquées à Port Hawkesbury et à Thunder Bay. Fraser River a manutentionné 9,2 Mt de fret, soit 19,4 % (1,5 Mt) de plus qu'en 1998, à cause de l'augmentation des mouvements intérieurs de bois à pâte dont il a été question plus haut. La croissance des importations de pétrole brut et des exportations de produits pétroliers a été le principal facteur d'un accroissement de 21,1 % (1,5 Mt) du fret manutentionné à Come-by-Chance. Baie-Comeau a manutentionné 6,7 Mt de fret, soit 20,1 % de plus qu'en 1998, grâce au transbordement de maïs des États-Unis. Les reculs survenus à Port Hawkesbury sont imputables à une baisse du tonnage des transbordements de pétrole brut, tandis que Thunder Bay a souffert d'une diminution des expéditions de canola, de lin et de potasse.

Table 1: Summary of International and Domestic Shipping Statistics, 1997 to 1999**Tableau 1: Statistiques sommaires sur le transport maritime international et intérieur, 1997 à 1999**

| Sector - Secteur | 1997 | 1998 | 1999 | 98/97 | 99/98 |
|-----------------------|--------------|--------------|--------------|------------|------------|
| | '000 000 t | '000 000 t | '000 000 t | % | % |
| International | 282.6 | 279.5 | 280.4 | -1.1 | 0.3 |
| - Unloaded - Déchargé | 94.7 | 100.4 | 101.6 | 6.0 | 1.2 |
| - Loaded - Chargé | 187.9 | 179.1 | 178.9 | -4.7 | -0.1 |
| Domestic - Intérieur | 93.4 | 96.6 | 101.6 | 3.4 | 5.2 |
| Total | 376.1 | 376.1 | 382.0 | 0.0 | 1.6 |

Table 2: Canada's Top 20 Ports by tonnage handled, 1998 and 1999**Tableau 2: Les 20 principaux ports canadiens par le fret manutentionné, 1998 et 1999**

| Port | Domestic Intérieur | | | International International | | | Total Total | | |
|------------------------|-----------------------|---------|-------|--------------------------------|---------|-------|----------------|---------|-------|
| | 1998 | 1999 | 99/98 | 1998 | 1999 | 99/98 | 1998 | 1999 | 99/98 |
| | '000 t | '000 t | % | '000 t | '000 t | % | '000 t | '000 t | % |
| Vancouver | 1 413 | 1 228 | -13.1 | 69 264 | 68 571 | -1.0 | 70 676 | 69 799 | -1.2 |
| Sept-Iles/Pte-Noire | 4 616 | 4 727 | 2.4 | 19 959 | 16 328 | -18.2 | 24 575 | 21 055 | -14.3 |
| Montréal/Contrecoeur | 5 848 | 5 206 | -11.0 | 15 159 | 15 154 | 0.0 | 21 007 | 20 360 | -3.1 |
| Port-Cartier | 5 078 | 4 606 | -9.3 | 14 198 | 15 348 | 8.1 | 19 276 | 19 954 | 3.5 |
| Saint John | 1 940 | 2 076 | 7.0 | 16 474 | 17 615 | 6.9 | 18 414 | 19 690 | 6.9 |
| Québec/Lévis | 3 130 | 2 988 | -4.5 | 12 440 | 13 299 | 6.9 | 15 570 | 16 287 | 4.6 |
| Halifax | 2 625 | 2 788 | 6.2 | 10 860 | 11 589 | 6.7 | 13 485 | 14 377 | 6.6 |
| Port Hawkesbury | 537 | 101 | -81.3 | 13 940 | 13 277 | -4.8 | 14 477 | 13 377 | -7.6 |
| Nanticoke | 1 193 | 1 301 | 9.1 | 10 536 | 10 964 | 4.1 | 11 729 | 12 265 | 4.6 |
| Hamilton | 6 372 | 6 604 | 3.7 | 5 924 | 4 835 | -18.4 | 12 296 | 11 439 | -7.0 |
| Fraser River | 4 864 | 6 347 | 30.5 | 2 874 | 2 893 | 0.7 | 7 738 | 9 240 | 19.4 |
| Thunder Bay | 5 611 | 4 991 | -11.0 | 4 335 | 3 915 | -9.7 | 9 946 | 8 906 | -10.5 |
| Come-by-Chance | 225 | 243 | 7.9 | 6 896 | 8 380 | 21.5 | 7 121 | 8 623 | 21.1 |
| Prince Rupert | 42 | 65 | 55.3 | 8 457 | 7 567 | -10.5 | 8 499 | 7 631 | -10.2 |
| Baie-Comeau | 1 514 | 1 474 | -2.6 | 4 068 | 5 273 | 29.6 | 5 583 | 6 747 | 20.9 |
| Sorel | 3 192 | 3 557 | 11.4 | 2 667 | 2 772 | 3.9 | 5 859 | 6 329 | 8.0 |
| Sault Ste.Marie | 749 | 467 | -37.6 | 5 077 | 5 311 | 4.6 | 5 825 | 5 778 | -0.8 |
| Windsor Ont. | 2 619 | 2 602 | -0.6 | 3 070 | 2 834 | -7.7 | 5 689 | 5 437 | -4.4 |
| Howe Sound | 4 611 | 5 202 | 12.8 | 94 | 50 | -46.7 | 4 706 | 5 252 | 11.6 |
| Meldrum Bay | 1 949 | 1 912 | -1.9 | 1 938 | 2 223 | 14.7 | 3 888 | 4 135 | 6.4 |
| Sub-total - Sous-total | 58 128 | 58 485 | 0.6 | 228 230 | 228 198 | 0.0 | 286 358 | 286 684 | 0.1 |
| Other ports | 38 452 | 43 097 | 12.1 | 51 254 | 52 229 | 1.9 | 89 706 | 95 326 | 6.3 |
| Grand total | 96 580 | 101 583 | 5.2 | 279 483 | 280 427 | 0.3 | 376 063 | 382 009 | 1.6 |

Table 3. Major Origins and Destinations of Cargo Handled at Canadian Ports: International Shipping
Tableau 3. Principales origines et destinations du fret manutentionné dans les ports canadiens: transport maritime international

| | Tonnage | | Market share Part de marché | |
|----------------------------------|----------------|----------------|--------------------------------|-----------|
| | 1998 '000 t | 1999 '000 t | 1998 % | 1999 % |
| Inbound - En arrivage | | | | |
| US Great Lakes - É-U Grands Lacs | 31 445 | 32 498 | 31.3 | 32.0 |
| Norway - Norvège | 12 829 | 12 949 | 12.8 | 12.8 |
| US Atl & Gulf - É-U Atl & Golfe | 6 372 | 7 016 | 6.3 | 6.9 |
| Venezuela | 3 315 | 3 851 | 3.3 | 3.8 |
| Algeria | 3 482 | 3 158 | 3.5 | 3.1 |
| Brazil | 3 023 | 3 137 | 3.0 | 3.1 |
| Australia - Australie | 3 185 | 2 976 | 3.0 | 2.9 |
| Saudi Arabia - Arabie Saoudite | 2 700 | 2 891 | 2.7 | 2.8 |
| United Kingdom - Royaume-Uni | 2 560 | 2 394 | 2.4 | 2.4 |
| Nigeria | 1 941 | 2 228 | 1.9 | 2.2 |
| Others - Autres | 29 524 | 28 458 | 29.4 | 28.0 |
| Total inbound - En arrivage | 100 376 | 101 555 | 100.0 | 100.0 |
| Outbound - En départ | | | | |
| US Atl & Gulf - É-U Atl & Golfe | 31 126 | 32 488 | 17.4 | 18.2 |
| Japan - Japon | 30 013 | 29 278 | 16.8 | 16.4 |
| US Great Lakes - É-U Grands Lacs | 20 164 | 18 313 | 11.3 | 10.2 |
| Netherlands - Pays-Bas | 10 591 | 9 272 | 5.9 | 5.2 |
| Korea South - Corée Du Sud | 9 477 | 8 599 | 5.3 | 4.8 |
| United Kingdom - Royaume-Uni | 8 353 | 8 356 | 4.7 | 4.7 |
| US Pacific - É-U Pacifique | 7 256 | 8 349 | 4.1 | 4.7 |
| China - Chine | 6 222 | 6 526 | 3.5 | 3.6 |
| Belgium - Belgique | 5 984 | 5 261 | 3.3 | 2.9 |
| Italy - Italie | 4 328 | 4 961 | 2.4 | 2.8 |
| Others - Autres | 45 593 | 47 467 | 25.5 | 26.5 |
| Total outbound - En départ | 179 107 | 178 871 | 100.0 | 100.0 |

Table 4. Cargo handled by commodity: International and Domestic Shipping**Tableau 4. Fret manutentionné par marchandise: transport maritime international et intérieur**

| | 1998 | 1999 | 99/98 |
|--|---------|---------|-------|
| | '000 t | '000 t | % |
| International sector - unloaded - Secteur international - déchargé | | | |
| Crude petroleum - Pétrole brut | 27 822 | 28 451 | 2.3 |
| Coal - Houille | 19 149 | 20 382 | 6.4 |
| Iron ores and concentrates - Minerai de fer et concentrés | 7 632 | 7 527 | -1.4 |
| Aluminum ore and basic products - Minerai et produits d'aluminium | 6 651 | 6 638 | -0.2 |
| Machinery/equip. & misc. cargo - Machinerie/équip./cargaison divers | 4 672 | 5 199 | 11.3 |
| Iron, steel, and alloys - Fer, acier et alliage | 5 083 | 4 075 | -19.8 |
| Fuel oil - Mazout | 5 084 | 3 896 | -23.4 |
| Limestone - Castines | 2 980 | 2 933 | -1.6 |
| Miscellaneous chemicals - Produits chimiques divers | 2 833 | 2 917 | 3.0 |
| Other non-metallic mineral prod. - Autres prod. minéraux non-métal. | 2 011 | 2 105 | 4.7 |
| Other - Autres | 16 460 | 17 433 | 5.9 |
| Total unloaded, international sector - Total déchargé, secteur international | 100 376 | 101 555 | 1.2 |
| International sector - loaded - Secteur international - chargé | | | |
| Coal - Houille | 33 406 | 32 244 | -3.5 |
| Iron ores and concentrates - Minerai de fer et concentrés | 30 793 | 28 031 | -9.0 |
| Wheat - Blé | 14 379 | 14 160 | -1.5 |
| Crude Petroleum - Pétrole brut | 9 415 | 9 281 | -1.4 |
| Woodpulp - Pâte de bois | 6 848 | 7 420 | 8.3 |
| Fuel oil - Mazout | 6 409 | 6 671 | 4.1 |
| Gypsum - Gypse | 6 302 | 6 788 | 7.7 |
| Other non-metallic minerals - Autres prod. minéraux non-métal. | 5 930 | 6 005 | 1.3 |
| Sulphur - Soufre | 5 232 | 5 379 | 2.8 |
| Miscellaneous chemicals - Produits chimiques divers | 4 994 | 5 097 | 2.1 |
| Other - Autres | 55 399 | 57 794 | 4.3 |
| Total loaded, international sector - Total chargé, secteur international | 179 107 | 178 871 | -0.1 |
| Domestic sector - handled - Secteur intérieur - manutentionné | | | |
| Iron ore and concentrates - Minerai de fer et concentrés | 13 964 | 14 175 | 1.5 |
| Pulpwood - Bois à pâte | 12 416 | 14 138 | 13.9 |
| Wheat - Blé | 8 966 | 8 998 | 0.4 |
| Fuel oil - Mazout | 9 744 | 8 794 | -9.8 |
| Logs, bolts, and other wood - Billes, billots et autres bois | 5 680 | 7 653 | 34.7 |
| Other non-metallic minerals - Autres prod. minéraux non-métal. | 6 536 | 7 189 | 10.0 |
| Other ores / metals - Autres minerais/prod. métalliques | 6 617 | 6 752 | 2.0 |
| Salt - Sel | 6 442 | 6 169 | -4.2 |
| Limestone - Castines | 5 524 | 5 989 | -4.2 |
| Gasoline - Essence | 4 142 | 3 830 | -7.5 |
| Other - Autres | 16 550 | 17 896 | 8.1 |
| Total handled, domestic sector - Total manutentionné, secteur intérieur | 96 580 | 101 583 | 5.2 |

Motor Carriers of Freight: Top For-Hire Carriers Third and Fourth Quarter 1999

(by Irwin Bess)

Average revenue gains offset higher fuel expenses.

Third quarter operating ratios (operating expenses divided by operating revenues) for the top for-hire motor carriers of freight based in Canada (those with annual revenues of \$25 million or more) improved by one point to 0.93 over the same period one year earlier (any ratio greater than 1.00 represents an operating loss). However, the fourth quarter operating ratio was unchanged at 0.94. The operating ratio for top for-hire carriers has generally followed a downward trend and has remained below 0.97 since the first quarter of 1997.

Total third and fourth quarter operating revenues generated by top carriers reached \$1.57 billion and \$1.60 billion respectively in 1999. On a year over year basis, average operating revenue per carrier increased 3% in the third quarter to \$18.9 million and 4% in the fourth to \$19.5 million. However, rising revenues were offset by increasing costs, namely fuel. On average, fuel expenditures increased 5% in the third quarter and 24% in the fourth quarter over the same period one year earlier. Overall, operating expenses incurred by top carriers totalled \$1.46 billion during the third quarter and \$1.48 billion in the fourth quarter.

General freight revenue increases while specialized freight revenue falls

The operating ratios for general freight carriers were unchanged in the third and fourth quarter of 1999 (0.94) over the same period one year earlier. Average operating revenues per carrier in general freight trucking climbed 7% in the third and fourth quarter to \$19.8 million and 20.3 million respectively over the same period in 1998.

Specialized freight carrier operating ratios improved by two points in the third quarter to 0.93 but deteriorated by two points in the fourth quarter to 0.95. Average operating revenues among the top specialized for-hire carriers continued to fall on a year over year basis, down 8% in the third quarter to \$16.0 million and 5% lower in the fourth quarter to \$17.0 million.

Transporteurs routiers de marchandises : Principaux transporteurs routiers pour compte d'autrui Troisième et quatrième trimestres de 1999

(par Irwin Bess)

Les hausses de recettes moyennes font contreponds à celle des dépenses de carburant.

À 0,93, les ratios d'exploitation du troisième trimestre (les dépenses d'exploitation divisées par les recettes d'exploitation) pour les principaux transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui domiciliés au Canada (ceux ayant des recettes annuelles de 25 millions de dollars ou plus) étaient d'un point plus bas qu'à la même période de l'année précédente (tout ratio supérieur à 1,00 représente une perte d'exploitation). Toutefois, le ratio d'exploitation du quatrième trimestre est demeuré inchangé à 0,94. Le ratio d'exploitation pour les principaux transporteurs routiers pour compte d'autrui a généralement suivi une tendance à la baisse et est demeuré sous 0,97 depuis le premier trimestre de 1997.

Les recettes d'exploitation enregistrées par les principaux transporteurs routiers aux troisième et quatrième trimestres de 1999 ont atteint respectivement 1,57 et 1,60 milliard de dollars. La variation annuelle des recettes moyennes d'exploitation par transporteur a augmenté de 3 % au troisième trimestre pour atteindre 18,9 millions de dollars et de 4 % au quatrième pour totaliser 19,5 millions de dollars. Toutefois, l'augmentation des recettes a été épongée par la hausse des coûts, à savoir ceux du carburant. En moyenne, les dépenses de carburant ont augmenté de 5 % au troisième trimestre et de 24 % au quatrième trimestre par rapport à la même période de l'année précédente. Dans l'ensemble, les dépenses d'exploitation des principaux transporteurs routiers ont totalisé 1,46 milliard de dollars au troisième trimestre et 1,48 milliard de dollars au quatrième trimestre.

Les recettes de marchandises générales augmentent tandis que les recettes de marchandises spécialisées chutent

Les ratios d'exploitation pour les transporteurs de marchandises générales sont demeurés inchangés au troisième et au quatrième trimestre de 1999 (0,94) par rapport à la même période de l'année précédente. Les recettes moyennes d'exploitation par transporteur de marchandises générales ont monté de 7 % au troisième et au quatrième trimestre par rapport à la même période en 1998 pour atteindre respectivement 19,8 et 20,3 millions de dollars.

Les ratios d'exploitation des transporteurs de marchandises spécialisées ont gagné deux points au troisième trimestre (0,93), mais les ont perdus au quatrième trimestre (0,95). La variation annuelle des recettes moyennes d'exploitation parmi les principaux transporteurs routiers de marchandises spécialisées a continué de chuter, subissant une baisse de 8 % au troisième trimestre (ce qui a ramené la valeur totale à 16,0 millions de dollars) et de 5 % au quatrième trimestre (valeur totale de 17,0 millions de dollars).

Motor Carriers of Freight Quarterly Survey, Top Carriers, Third Quarter 1999, Summary Tabulations
Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, Principaux transporteurs, Troisième trimestre 1999, Tableau sommaire

| | Third Quarter 1998 - Troisième trimestre 1998 | | | Third Quarter 1999 - Troisième trimestre 1999 | | Total |
|--|--|------------------------------|---------------|--|------------------------------|---------------|
| | General Freight | Specialized- Freight | Total | General Freight | Specialized Freight | |
| | Marchandises générales | Marchandises spécialisées | | Marchandises générales | Marchandises spécialisées | |
| No. of Carriers - Nombre de transporteurs¹ | 57 | 17 | 74 | 62 | 21 | 83 |
| | \$'000,000 | | | | | |
| Total Operating Revenues - Total, Recettes d'exploitation | 1059.0 | 298.3 | 1357.3 | 1228.5 | 336.5 | 1565.0 |
| Operating Expenses - Dépenses d'exploitation | | | | | | |
| -Salaries and wages -Salaires et traitements | 258.8 | 81.3 | 340.1 | 305.6 | 93.7 | 399.3 |
| -Fuel (company drivers) - Carburant (chauffeurs de la société) | 58.1 | 19.6 | 77.7 | 70.6 | 21.2 | 91.8 |
| Owner Operator Expenses (incl. fuel) - Dépenses de chauffeurs contractants (y compris le carburant) | 284.9 | 80.8 | 365.7 | 316.9 | 88.6 | 405.5 |
| -Other Purchased Transportation - Autres achats liés au transport de marchandises | 103.6 | 15.0 | 118.6 | 119.9 | 23.5 | 143.4 |
| Other Expenses - Autres dépenses | 285.2 | 86.0 | 371.2 | 335.6 | 86.3 | 421.9 |
| Total Operating Expenses - Total, Dépenses d'exploitation² | 990.6 | 282.7 | 1273.3 | 1148.7 | 313.3 | 1462.0 |
| Distance travelled - Distance parcourue | | | | | | |
| Million km | | | | | | |
| - Company drivers - Chauffeurs de la compagnie | 316.4 | 99.3 | 415.7 | 364.7 | 114.9 | 479.6 |
| - Owner Operators - Chauffeurs contractants | 337.8 | 82.3 | 420.1 | 346.8 | 92.2 | 439.0 |
| Total distance travelled - Total, distance parcourue | 654.2 | 181.6 | 835.8 | 711.5 | 207.1 | 918.6 |
| Operating Ratio - Ratio d'exploitation | 0.935 | 0.948 | 0.938 | 0.935 | 0.931 | 0.934 |

1 Total annual operating revenues over \$25 million. - Ayant des recettes d'exploitation annuelles de plus de \$25 millions.

2 Totals may not add due to rounding. - Les totaux ne sont pas justes à cause des données arrondies.

Motor Carriers of Freight Quarterly Survey, Top Carriers, Fourth Quarter 1999, Summary Tabulations
Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, Principaux transporteurs, Quatrième trimestre 1999, Tableau sommaire

| | Fourth Quarter 1998 - Quatrième trimestre 1998 | | Fourth Quarter 1999 - Quatrième trimestre 1999 | | | |
|---|---|------------------------------|---|---------------------------|------------------------------|---------------|
| | General Freight | Specialized Freight | Total | General Freight | Specialized Freight | Total |
| | Marchandises générales | Marchandises spécialisées | | Marchandises générales | Marchandises spécialisées | |
| No. of Carriers¹ - Nombre de transporteurs¹ | 57 | 17 | 74 | 62 | 20 | 82 |
| | | | \$'000,000 | | | |
| Total Operating Revenues - Total, Recettes d'exploitation | 1076.3 | 304.0 | 1380.3 | 1256.5 | 339.2 | 1595.7 |
| Operating Expenses - Dépenses d'exploitation | | | | | | |
| - Salaries and wages - Salaires et traitements | 265.2 | 83.4 | 348.6 | 309.2 | 97.3 | 406.5 |
| - Fuel (company drivers) - Carburant (chauffeurs de la société) | 59.1 | 18.7 | 77.8 | 82.2 | 24.3 | 106.5 |
| Owner Operator Expenses (incl. fuel) - Dépenses des chauffeurs contractants (y compris le carburant) | 285.5 | 74.9 | 360.4 | 330.3 | 86.3 | 416.6 |
| - Other Purchased Transportation - Autres achats liés au transport de marchandises | 106.9 | 16.6 | 123.5 | 118.1 | 22.8 | 140.9 |
| Other Expenses - Autres dépenses | 295.0 | 89.9 | 384.9 | 335.5 | 91.7 | 427.2 |
| Total Operating Expenses² - Total, Dépenses d'exploitation² | 1011.7 | 283.5 | 1295.2 | 1175.3 | 322.5 | 1497.8 |
| Distance travelled - Distance parcourue | | | Million km | | | |
| - Company drivers - Chauffeurs de la compagnie | 318.8 | 94.2 | 413.0 | 393.2 | 118.1 | 511.3 |
| - Owner operators - Chauffeurs contractants | 322.3 | 80.7 | 403.0 | 363.1 | 89.9 | 453.0 |
| Total Distance travelled - Total, Distance parcourue | 641.1 | 174.9 | 816.0 | 756.3 | 208.0 | 964.3 |
| Operating Ratio - Ratio d'exploitation | 0.94 | 0.93 | 0.94 | 0.94 | 0.95 | 0.94 |

1 Total annual operating revenues over \$25 million. - Ayant des recettes d'exploitation annuelles de plus de \$25 millions.

2 Totals may not add due to rounding. - Les totaux ne sont pas justes à cause des données arrondies.

For more information on the Service Bulletin or Surface and Marine Data, contact:

Jean-Robert Larocque
Head, Dissemination Unit
Transportation Division

Tel (613) 951-2486
Fax (613) 951-0009
Internet laroque@statcan.ca

Pour de plus amples renseignements sur le bulletin de service ou sur les données du transport de surface et maritime, communiquez avec:

Jean-Robert Larocque
Chef, unité de la dissémination
Division des transports

Tel (613) 951-2486
Fax (613) 951-0009
Internet laroque@statcan.ca

Standards of service to the public

Statistics Canada is committed to serving its client in a prompt, reliable and courteous manner and in the official language of their choice. To this end, the agency has developed standards of service, which its employees observe in serving its clients. To obtain a copy of these service standards, please contact your nearest Statistics Canada Regional Reference Centre.

Normes de service à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois et dans la langue officielle de leur choix. À cet égard, notre organisme s'est doté de normes de service à la clientèle qui doivent être observées par les employés lorsqu'ils offrent des services à la clientèle. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec le centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous.

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing partnership between Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.